

# 坂出健 著『イギリス航空機産業と「帝国の終焉」—— 軍事産業基盤と英米生産提携』（有斐閣，2010年）

藤 木 剛 康  
Fujiki, Takeyasu

アフガニスタンやイラクにおける平和構築の困難，2008年金融危機以降の景気の後退，その一方で中国やインドといった新興国の台頭により，冷戦後における「アメリカ単極構造」から，国際秩序の多極化が盛んに論じられるようになった。それでは，アメリカの覇権とは歴史的にどのように形成され，いかなる要因によって支えられてきたのであろうか。本書は，20世紀におけるイギリスからアメリカへの覇権の交替という歴史的転換のプロセスに，覇権を支える軍事産業基盤としての航空機産業の産業史的分析という側面からアプローチした試みである。

まず，本書の構成を紹介しておこう。

## 序章 帝国の終焉とイギリスの「衰退」

### 第Ⅰ部 帝国再建期のイギリス航空機産業（1943–1956年）

#### 第1章 戦後イギリス航空機産業と帝国再建（1943–1956年）

#### 第2章 アメリカ航空機産業のジェット化をめぐる米英機体・エンジン部門 間生産提携の形成（1950–1960年）

### 第Ⅱ部 スエズ危機後における帝国再編策とイギリス航空機産業（1957–1965年）

#### 第3章 スエズ危機後におけるイギリス航空機産業合理化（1957–1960年）

#### 第4章 BOAC 経営危機とフライ・ブリティッシュ政策の終焉（1963–1966年）

#### 第5章 イギリス主力軍用機開発中止をめぐる米英機体・エンジン間生産提

## 携の成立 (1965-1966 年)

## 第Ⅲ部 帝国からの撤退期における国際共同開発先のアメリカかヨーロッパかの選択 (1966-1971 年)

## 第 6 章 帝国からの撤退期におけるイギリス軍用機国際共同開発の特質——ブルーデン委員会を中心に (1965-1969 年)

## 第 7 章 ワイドボディ旅客機開発をめぐる米英航空機生産提携の展開 (1967-1969 年)

## 第 8 章 ロウルズーロイス社・ロッキード社救済をめぐる米英関係 (1970-1971 年)

## 終章 イギリスの「新しい役割」

## 補論 核不拡散レジームと軍事産業基盤——1966 年 NATO 危機をめぐる米英独核・軍事費交渉 (1966 年 3 月～1967 年 4 月)

序章では、本書のテーマが、イギリスを軸とした米欧航空機産業史研究を通じて、イギリス帝国の終焉とパクス・アメリカナへの覇権の転換を検討することだとされる。ではなぜ、航空機産業なのだろうか。それは第一に、航空機産業こそが、独自の核抑止力（の運搬手段）、軍用機、旅客機を供給する第二次大戦後の軍事産業基盤の中核をなす先端技術産業であり、第二に、にもかかわらず、巨額の開発コストのため、イギリスは常にアメリカ航空機産業の軍門に降るのか、欧州諸国との共同開発を進めるのか、という選択を迫られていたためである。そして、航空機産業は 2 つの相対的に自立した部門、すなわち機体部門とエンジン部門に分けられるが、イギリス航空機産業の帰趨を決めたのが、エンジン部門のロウルズーロイス社（以下、R&R 社）の技術的な先進性にあったことが指摘される。

また、イギリスからアメリカへの覇権の移行という大問題に関わって、著者は以下の 3 つの問題を提起している。第一は、英米間覇権移行の画期はいつかという問題である。これまでは、通貨や財政の領域での分析に基づき第二次大

戦期にあるとされることが多かった。しかし、著者によれば、その後もイギリスは軍事産業基盤の領域においてアメリカとの対抗を図っていた。第二に、イギリスは1969年に欧州共同のエアバス開発計画から撤退したが、これはイギリスにとって欧州統合参加の失われた機会だったのかどうかという問題である。第三に、帝国の終焉とともに、イギリスは帝国からヨーロッパにシフトしたのか、という問題である。帝国からの撤退後、イギリスはアメリカと大陸ヨーロッパとの間で揺れていた。本書では、覇権の移行過程にとどまらず、覇権移行後のイギリスの国際的地位、すなわち、「帝国を喪失しつつあるイギリスが…大西洋同盟内部でどのような『新しい役割』を担うことになるか(3分)」という問題までもが検討されるのである。

第1章では、大戦直後のイギリス航空機産業の再建策と、その計画がアメリカからの軍事援助に依存していたことが分析される。1942年の米英生産協定により、戦時中、イギリスは戦闘機や爆撃機の生産に、アメリカは輸送機生産に力を注いでいた。このため、輸送機生産のノウハウが生かせる戦後の民間旅客機市場では、アメリカ機が圧倒的な競争力を持つと予想されていた。そこで、戦後イギリスの旅客機開発計画は、それまでのレシプロ機を飛び越え、イギリスの技術的優位を生かせるジェット機開発を優先することになった。他方、戦後のイギリス空軍近代化計画は、資金不足からアメリカのNATO機域外調達計画、つまりアメリカの資金援助に依存しながら進められていた。しかし、1952年にアメリカのパナナム社がイギリス製ジェット旅客機・コメット購入契約を結んだことに対し、アメリカ議会が強く反発した。アメリカ議会は、イギリス空軍への資金援助が、イギリス政府にジェット旅客機開発を支援する余力を与えたと見なしたのである。こうして、1956年にNATO域外調達が停止され、イギリスは、帝国維持のための軍事産業基盤をいかに維持するのかという問題に直面する。

第2章では、民間旅客機市場のジェット化をめぐる米英航空機産業の錯綜した関係が分析される。1952年に就航した世界初のイギリス製ジェット旅客機・

コメットはアメリカメーカーに衝撃を与えた。しかし、多くのメーカーやエアラインはジェット機開発に要する莫大な資金と技術的不確実性のために二の足を踏んでいた。実際、1953～54年にコメットは相次いで墜落事故を起こし、競争から脱落した。こうした膠着状態を破ったのが、1955年のパンナムによるジェット機の大量発注だった。パンナムは、アメリカ政府の民間ジェット旅客機軍事徴用計画からジェット機購入資金に対する政府保証を獲得して、資金不足問題を解決した。こうして他のエアラインもジェット機を争って購入し、急拡大したジェット旅客機市場をアメリカ製ジェット機が掌握した。ただし、米ボーイング社は、イギリスおよび旧英連邦諸国への進出に際し、R&R社製エンジンを搭載したジェット旅客機を売り込んだ。イギリスのエンジン部門は、アメリカ企業が主導するジェット旅客機市場に積極的に組み込まれていく。

第3章では、スエズ危機後におけるイギリスの航空機産業政策が分析される。スエズ危機後に発表された『1957年国防白書』では、ソ連軍の欧州攻撃に対抗して核ミサイル開発の強化が提起された。これに伴い軍用機開発は大幅に縮小され、航空機産業の合理化が進められた。合理化の第一段階は1957～59年に進められ、政府は次世代ジェット旅客機開発を梃子に、ホーカー・シドレー社とプリストル社との合同を画策した。続く第二段階では、航空省が設立され、政府資金の導入により、機体・エンジン部門各2社、ヘリコプター1社からなる5大企業グループへの集約化が進められた。こうした合理化政策を通じて、当時のマクミラン保守党政権は、帝国防衛のための軍事産業基盤、すなわち、アメリカ航空機産業に対して軍民の国際市場で競合しうる体制を維持しようとした。

第4章では、英国海外航空（以下、BOAC）の経営立て直しに伴い、フライ・ブリティッシュ政策（イギリス機運航政策）が放棄される経緯が分析される。1961年と62年、BOACは、フライ・ブリティッシュ政策によって技術的問題の多いイギリス機を押しつけられた結果、深刻な経営危機に陥った。経営立て直しのためにBOAC会長に就任した銀行家のガスリーは、全てのイギリス機

をキャンセルし、ボーイング機に統一するプランを提出した。これに対し、エイメリー航空相はイギリス機で統一させる逆提案を行った。閣議の結果、当面はイギリス機を購入させるが、将来におけるアメリカ機導入の余地を残すという妥協案が採用された。しかし、BOACは1966年に次世代機としてボーイング747導入を決定し、フライ・ブリティッシュ政策を拒絶した。こうしてイギリス機体メーカーは次世代機開発からの撤退に追い込まれ、欧州共同開発を模索するようになった。

第5章では、1965年のイギリスの主要軍用機開発中止（プロジェクト・キャンセル）と、その後、アメリカの機体部門とイギリスのエンジン部門との提携が展望されるようになる経緯が分析される。マクミラン政権は、戦闘偵察機TSR2を中心とする次世代機開発計画を打ち出した。これらの機体は技術的にはアメリカ機に匹敵する水準を誇っていたが、開発費用の回収のため、海外市場の獲得を不可欠としていた。しかし、TSR2は豪州空軍機市場を巡る米F111との販売競争に破れ、開発費の回収が困難になった。その後のTSR2開発問題に関する米英間交渉において、アメリカは、イギリスが世界大の役割を維持することを期待しており、そのための財政合理化、すなわちTSR2の開発放棄とF111購入を支援したいと述べた。そして、今後のイギリスは航空機エンジンのような強力な部門に集中すべきだとした。こうして、1965年1～4月にかけて全ての次世代機開発の中止が決まり、今後、イギリスの研究開発力をどのように維持すべきか、対米協力と対仏協力との間での模索が始まった。アメリカは、V/STOLエンジン共同開発と、サウジアラビア国防市場への共同参加提案を通じてイギリスに手を差し伸べた。アメリカは、これまで自国が掌握していたアメリカ・中東・ドイツなどのグローバル市場へのイギリスの参入を促すことにより、イギリスのエンジン部門との提携を進め、その技術力を自国主導のプロジェクトに組み込むと同時に、イギリス航空機産業が自国のライバルとして欧州との共同開発に踏み出すことを阻止しようとした。他方、イギリスにとっては、アメリカのおさえるグローバル市場への進出が展望できるように

なった。

第6章では、1960年代後半における軍用機の国際共同開発の軌跡が分析される。この時期のイギリス航空機産業は、可変翼機およびV/STOL機開発をめぐり、アメリカを相手とするのか、ヨーロッパ共同をめざすのかで揺れていた。1965年12月に公表されたブルーデン報告は、表向き、欧州との協力を標榜していた。しかし、著者によれば、この結論に対しては、以下のような反対意見（＝ジョーンズ修正）が存在していた。「イギリスが、国際共同開発のあらゆる可能性をオープンにしておいた場合、イギリスの交渉力は強力になる。一方において、フランスは、英仏共同をそれが排他的でないという理由だけで却下することはできないし、他方、アメリカはイギリスに航空機を売り込むことにやっきになっているので、彼らは近い将来、可能な限り、エンジンと部品の作業をイギリスに与えようとするだろう（182頁）」。つまり、通説とは異なり、ブルーデン報告には、英仏共同を基盤とした欧州航空機産業構想と、アメリカへの航空機部品販売へのコミットという「二面性」が存在していたことになる。他方、実際の計画では、フランスとの可変翼機開発から、財政難を理由にフランスが撤退した。しかし、1967年の米英独間の新オフセット協定により、ドイツが自国の軍事調達を決定できることになり、ドイツはアメリカの軍事市場独占を打破するためにイギリスとの協力を提案し、英独トルネード戦闘機の共同開発が進んだ。

第7章では、1960年代後半から70年代初頭にかけての中短距離旅客機（エアバス）開発をめぐる米英独仏の政府・企業間での合従連衡が分析される。エアバス開発をめぐっては、ロッキード社のトライスター、マクダネル・ダグラス社のDC10、そして欧州エアバス社のA300の3プロジェクトが競合していた。1966年、英独仏3ヶ国政府がエアバスの共同開発で合意し、R&R製RB207エンジンの採用と、機体部門は仏シュド社が主導することが決まった。しかし、1968年3月以降、R&R製RB211エンジンを搭載するトライスターの受注が一足先に始まり、RB207とRB211との二重計画を負担に感じていたR&Rは、

欧州エアバスへの関心を失った。エアバス社は A300 開発計画の見直しを行い、RB211 およびアメリカ製エンジンをも搭載可能な A300B 構想を発表した。1969 年 4 月、イギリス政府は、市場の見通しや開発コスト、そして R&R 製エンジンの搭載が保証されないことから、エアバス計画からの脱退を発表した。そして翌月、独仏政府は A300B 開発で合意した。その後もイギリスは RB211 搭載を働きかけるがアメリカ政府の反対にあって挫折し、A300B には米 GE 社製 CF6 エンジンが搭載されることになった。

第 8 章では、経営危機に陥った R&R 社の救済をめぐる米英間交渉が分析される。1970 年 9 月、R&R 社は RB211 開発費用の高騰から、6000 万ポンドもの資金不足に陥った。この経営危機第一段階においては、イギリス政府とシティによる救済が進められた。しかし、1971 年 1 月、R&R 社は第二段階の経営危機に陥った。R&R 社は RB211 の開発停止を決定し、イギリス政府は R&R 救済を諦め、軍用部門のみ国有化した上で破産させることを決めた。そして、イギリス政府はアメリカに親書を送り、巨額の負債に加え、RB211 キャンセルに対するロッキード社からの損害賠償リスクのために R&R 社を清算すると伝えた。こうして、R&R 社倒産はアメリカ産業界にも飛び火した。RB211 の開発停止は、機体メーカーのロッキード社、さらにはその下請業者やトライスターを採用予定のエアラインまでも連鎖倒産に巻き込むおそれがあった。イギリス政府とロッキード社との交渉では、イギリス側は、エンジン価格の引き上げとエンジン開発費のイギリス負担、アメリカ政府の政府保証を提案した。アメリカ政府はロッキード社存続のために政府保証に応じ、R&R 社の救済と RB211 エンジンの共同開発が決まった。R&R 社がアメリカの国家財政により救済されたことは、イギリスの軍事産業基盤のアメリカによるテイク・オーバーの最終的画期を意味した。

終章では、以上の分析を踏まえ、帝国終焉後のイギリスの新しい役割がまとめられる。イギリス航空機産業は、全体としては欧州共同開発による限定された市場よりは、対米協調を通じたグローバル・マーケットへの進出を選択した。



そして、この選択をアメリカ航空機産業から見れば、最有力の競争者を身内に組み込み、欧州共同開発という将来の競争者の力を削ぐことを意味した。次に、序章で示された3つの問題への著者の回答が示される。第一に、軍事産業基盤の分析からは、覇権移行の画期は1965年のプロジェクト・キャンセルである。第二に、イギリスは欧州よりもアメリカとの協調を選択したが、その決定には経済的合理性があった。第三に、米英協調が軸であり、欧州協調はその代替的選択肢にすぎなかった。

補論では、1966年NATO危機をめぐる米英独3国政府間での核および軍事費交渉が分析される。フランスのNATO軍事機構からの脱退は、1966年NATO危機、すなわち、①「西ドイツ封じ込め」からのフランスの離脱、②西側同盟兵力の費用負担の再検討といった問題をもたらした。この危機を收拾するためには、米軍の西独駐留経費の負担問題（米独オフセット交渉）と、核不拡散条約（以下、NPT）における西独の地位問題の解決が必要だった。当初、西ドイツはNPTにおいてNATO統合核戦力（＝西ドイツの核兵器へのアクセス）を認めさせる一方、オフセット交渉ではアメリカに譲歩する立場だった。しかし、米ソNPT交渉において、ソ連は非核兵器国の統合核戦力への参加には反対し、核問題に関する議論への参加のみを認めると主張した。この結果、統合核戦力への参加を通じて核兵器へのアクセスを獲得するという西ドイツのもくろみは実現しなかった。他方、1966年10月、オフセット協定に基づくアメリカ兵器購入に必要な増税提案をきっかけに、西ドイツではエアハルト内閣が崩壊した。こうして、在独米軍駐留経費を米軍兵器購入で相殺するという従来のオフセット方式の転換が必要となった。そこで、アメリカは、ブンデスバンクが米軍駐留経費に見合う額をドル資産として保有し、それを金に交換しなければ国際収支問題は緩和されアメリカからの金流出も起こらないとする提案を行った。こうして、アメリカは従来の兵器オフセットを放棄し、西ドイツは独自に兵器調達を進められるようになった。オフセット方式の転換に伴い、英独両国政府は原子力および航空機産業の共同開発・共同事業を通じて相互の連



携を強めた。1966年 NATO 危機は、英独両国による欧州独自の軍事産業基盤の形成に向けた動きを生み出した。

以上が各章の要約である。本書の意義は、第一に、国際関係史の一環としての航空機産業史研究という新たな分析視角を提示したことにある。既存の航空機産業史研究では、先端技術産業の生産過程や、先端技術産業に対する産業政策、軍産複合体の主要産業といった一国的、ないしはやや固定的なイメージに基づく分析が多かった。これに対し、本書では、アメリカ主導の「共同防衛体制」下における米欧間の相克という国際的・動態的な視角から斬新な分析が行われている。著者も序論で検討しているように、島恭彦『軍事費』（岩波新書、1966年）によれば、冷戦期の先進資本主義諸国の軍事産業基盤は、アメリカを中心とした共同防衛体制に組み込まれていた。しかし、こうした非対称な国際関係に組み込まれつつも、先進国間では軍事戦略や軍事費、軍事生産の分担をめぐる利害対立、つまり、それぞれの軍事産業基盤の国際的地位をめぐる相克が焦点の問題として現れてくる。著者は島の問題意識を歴史的分析の導きの糸として役立て、新たな航空機産業史像を提示している。また、こうした分析は、政治経済学・経済史学会の兵器産業・武器移転史フォーラムでの研究に見られるように、近年における研究動向とも合致するものであろう。

第二に、米英の公文書館史料など、航空機産業研究としてはこれまであまり使用されてこなかった史料を発掘し、活用していることにある。その一例として、著者はブルーデン報告の作成過程に踏み込み、通説を覆す「ジョーンズ修正」の存在を明らかにしている。この史料発掘の意義は、通説に対する批判にとどまらず、「アメリカか、欧州か」という選択肢に対して自国の条件や利益を踏まえて臨機応変かつ能動的に臨んでいたイギリス外交の能動的な姿を明らかにしたことであろう。軍事産業基盤をめぐる国際関係は、米欧間の相克に還元しきれない錯綜した相貌を持っていたのである。

第三に、新たな戦後イギリス史像の提起である。従来の経済史研究の多くでは、「帝国からヨーロッパへ」という戦後イギリス史像が描かれてきた。これ

に対し、本書では、アメリカのジュニアパートナーとしての立場を積極的に選び取ったイギリス像が描かれている。そして、本書によれば、イギリスが欧州統合に乗り遅れた理由には一定の経済的合理性があり、さらにその背景には、対米協調と欧州協調とを選択できるイギリスの特殊な政治経済的地位——アメリカに次ぐ先進的な軍事産業基盤の存在があった。以上のように、本書の分析は軍事産業基盤をめぐる国際関係に限定されるが、「帝国から米英特殊関係へ」という戦後イギリス史像を一定の説得力を持って描き出したといえよう。

次に、内容の理解に関わって、2点コメントしたい。第一に、8章で分析された R&R 社の経営危機の経緯と意義についてである。様々な人物の発言や事件が次々に取り上げられるが、その背景の説明がほとんどないため、全体として危機の経緯がよく分からなかった。例えば、経営危機第一段階において、R&R 社は 6000 万ポンドの資金提供を受けた直後、さらに深刻な経営危機に陥っている。このため、なぜこのような事態になったのか、第一段階での対応は全く意味がなかったのではないか、2つの段階に分ける意味があるのか、といった素朴な疑問が浮かんた。また、R&R 社の経営危機にアメリカ政府の資金がつぎ込まれたことについて、著者は「イギリス帝国の軍事産業基盤のアメリカ主導の…テイク・オーバーの最終的画期であった (256 頁)」と評価している。しかし、R&R 社救済に際してアメリカ政府の資金を引き出せたということは、「イギリスの特権的地位」という本書のモチーフを改めて示すものではないのだろうか。

第二に、補論の分析枠組みとその歴史的意義についてである。補論は、フランスの NATO 軍事機構からの離脱が英独独自の軍事産業基盤を生んだという筋立てになっている。しかし、フランスの NATO 軍離脱の善後策に関する分析がなされておらず、フランス軍離脱が米独間の NPT 交渉やオフセット交渉にどのような影響を与えたのかよく分からなかった。このため、評者は読後、オフセット交渉や NPT 交渉それ自体の帰結として、英独独自の軍事産業基盤が形成されたという印象を持った。また、当初の西独政府の立場は、オフセッ

トでは譲歩、NPTでは統合核戦力への参加というものだったが、結果から見ると、オフセットでは自らの立場を強め、NPTでは後退した。そして、当初の意図が全く外れたにもかかわらず、独自の軍事産業基盤の構築には成功している。では、西ドイツ政府の立場からは、補論の議論はどのように評価できるのだろうか。単なる棚ぼたとなるのか、臨機応変で粘り強いスタンスだったということになるのだろうか。最後に、6章の内容とも関連するが、軍用機では英独、民間機では仏独という対照的な欧州共同が形成された理由をどのように考えたらいいのだろうか。イギリスだけではなくフランスも、「アメリカの下請けか、欧州提携か」という図式に収まらず、独自開発に踏み切ることもあるということなのだろうか。自国に一定の軍事産業基盤があれば、西ドイツのように常にパートナー国を求める必要がないということなのだろうか。

最後に、全体の議論に関わるコメントをしたい。著者は、イギリスの帝国路線の維持と対米自立、独自の軍事産業基盤の維持とが不可分の関係にあると暗黙に前提したうえで、帝国の放棄という安全保障政策レベルでの変化と、独自の軍事産業基盤の放棄という産業レベルでの変化とを一体のものとして議論している。しかし、帝国の維持と対米自立、独自の軍事産業基盤との関係は密接不可分なものなのだろうか。例えば、1章では、大戦直後の「独自の」軍事産業基盤が、アメリカの軍事援助のもとで維持されていたことが示されている。つまり、1章の分析は、イギリス独自の軍事産業基盤や帝国の維持がアメリカの世界戦略の中に位置づけられており、対米依存を前提としていたことを示唆している。この点について、島の『軍事費』では、第2次大戦後の英米の植民地帝国はアメリカからの援助に依存した存在であり、植民地の維持と対米従属の深化が並行して進んだという指摘を行っている。したがって、「独立した安全保障政策と軍事産業基盤からアメリカを補完する安全保障政策と軍事産業基盤へ」という本書のシェーマは、やや図式的にすぎるのではないか。本書が明らかにした冷戦期の航空機産業をめぐる米欧関係の史実からは、より錯綜した構図が描けるのではないだろうか。少なくとも、米英特殊関係とイギリスの安

全保障政策, そしてイギリス軍事産業基盤の国際的地位の分析を区別した上で, 全体像を提示する必要があるのではないだろうか。